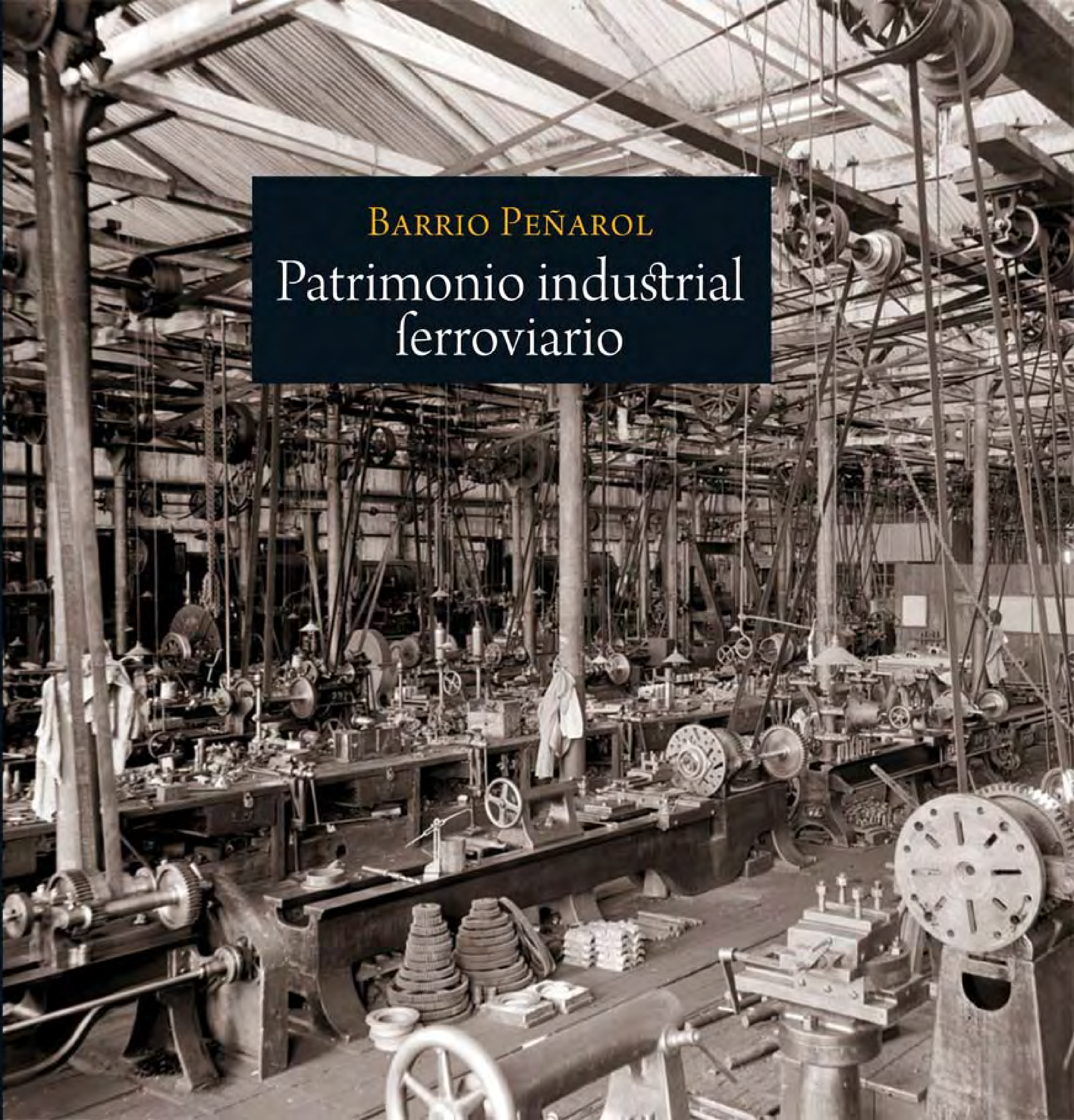
BIBLIOTECA CIUDAD DE MONTEVIDEO

Barrio Peñarol

Patrimonio industrial ferroviario



7

La agonía de un mundo

Ser modernos es encontrarnos en un entorno que nos promete aventuras, poder, alegría, crecimiento, transformación de nosotros mismos y del mundo, y que al mismo tiempo amenaza con destruir todo lo que tenemos, todo lo que sabemos, todo lo que somos. Los entornos y las experiencias modernos atraviesan todas las fronteras de la geografía y de la etnia, de la clase y la nacionalidad, de la religión y la ideología: se puede decir que en este sentido la modernidad une a toda la humanidad. Pero es una unidad paradójica, la unidad de la desunión: nos arroja a todos en una vorágine de perpetua desintegración y renovación, de lucha y contradicción, de ambigüedad y angustia. Ser modernos es formar parte del universo, en el que, como dijo Marx, «todo lo sólido se desvanece en el aire».

Marshall Berman, *Todo lo sólido se desvanece en el aire*



En los talleres de Peñarol, obreros vierten hierro fundido. Década del setenta.

Más allá de la fiesta, la compra de los viejos ferrocarriles por el Estado marcó el comienzo de un lento pero prolongado proceso de decadencia del servicio, de la empresa y, por consiguiente, de todo el barrio Peñarol. Varios factores coincidieron en este resultado.

Por un lado, el Estado había construido toda una red de carreteras paralelas a las vías del tren: en lugar de complementar y potenciar ambos medios de transporte, el ferrocarril y el transporte carretero estaban superpuestos y descoordinados. «Se fomentó la duplicación de servicios, en muchos casos superfluos, en desmedro de la economía nacional», sostiene un informe de la dirección de AFE redactado en 1965 para intentar explicar la crisis de la empresa y buscar revitalizarla.[1]

Por otro lado, los estrictos códigos de disciplina impuestos por los ingleses se relajaron. Relató el ex empleado Pedro Bovio, que trabajó en la compañía entre 1946 y 1975:

> El ferrocarril siguió con las costumbres de los ingleses pero de forma menos estricta. A mí, por ejemplo, me tocaba ir a Minas, pero decía «no voy» y ponían a otro. Eso con los ingleses no pasaba: si te mandaban a un lugar, tenías que ir aunque fuera a rastras.[2]

Pablo Peláez, un jubilado ferroviario con 45 años de trabajo en la empresa, dijo:

> Por suerte entré a trabajar en el ferrocarril con los ingleses, porque ellos me enseñaron disciplina. Eso en el Estado dejó de existir. El personal pasó a acogerse a todos los beneficios, a todos los días de descanso. Muchos ya venían del Estado y estaban *avivados,* y nos *avivaron* a nosotros.

Por último, existía un factor de extraordinaria importancia: cuando el Estado uruguayo compró la compañía del Ferro Carril Central, la flota de trenes ya requería una fuerte inversión para su modernización. La empresa padecía una «descapitalización notoria del material rodante (vagones, salones y locomotoras) porque no hubo renovación ni mantenimiento adecuado. Las instalaciones de vías, obras de arte y mantenimiento de edificios estaban en una situación aún más crítica», sostiene un informe histórico de AFE.[3]

Modernizar las máquinas y renovar las vías era imprescindible para competir con el auge del transporte carretero y el desarrollo de nuevos medios de comunicación, pero el Estado uruguayo no siguió las políticas más adecuadas al respecto. Se compraron muchas locomotoras diesel (¡64!) y su llegada fue acompañada por un virtual abandono de los coches motor. «Con la introducción masiva de locomotoras diesel se les restó importancia a los

1 *Alegato de AFE,* cit. Véase también Henry Finch: *La economía política del Uruguay contemporáneo,* cap. 6, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 2005.

2 Entrevista realizada para este libro.

3 *Alegato de AFE,* cit.



Talleres de Peñarol, foto actual. La máquina, denominada *bomba,* realiza la operación de colocar y sacar ruedas de los ejes. Dimensiones en metros: altura 3,40; largo 6,30; ancho 1,50. Marca: Henry Berry & Co. Ltd. Procedencia: Leeds (Inglaterra).



Portada del alegato a favor del transporte ferroviario publicado por AFE.

coches motor, dejándolos sin mantenimiento adecuado ni reemplazos. Muchas frecuencias que se cumplían con coches motor pasaron a realizarse con máquinas diesel con dos o tres coches de pasajeros, a un costo mayor y mayor desgaste para las vías», explicó Marcelo Benoit, de la Asociación Uruguaya Amigos del Riel.[4]

Estas políticas erráticas le fueron restando eficacia y rapidez al ferrocarril, lo que agravó la paulatina decadencia de la compañía.

La crisis estructural que Uruguay comenzó a padecer en 1955, y que se arrastró hasta estallar en la conflictiva década del setenta, agravó la disponibilidad de recursos.

El ex empleado de la empresa ahora estatal Raúl Olivera recuerda:

> Desde que entré al ferrocarril, en 1962, casi no hubo ingresos a la compañía. Además, todos los meses hacíamos paros para que se pagaran los sueldos, que se pagaban siempre en cuotas.

Como mucha gente usaba el tren para ir a trabajar, los continuos paros comenzaron a desestimular a la clientela.

> Cuando vos dejabas de tener la seguridad de que llegabas en hora a tu trabajo, buscabas otra forma de llegar. A partir de esos paros, los usuarios comenzaron a abandonar el ferrocarril.

Con ese panorama desalentador, en esos años comenzó el proceso de *dieselización* del parque de máquinas, pero esa modernización no fue acompañada por un adecuado mantenimiento de las vías ni por la compra de los repuestos necesarios para mantener las nuevas adquisiciones: en 1965 AFE denunciaba una falta «grave» de repuestos y en 1969 estaban en funcionamiento solo 41 de las 75 locomotoras diesel, 21 de las 28 locomotoras para maniobras y 11 de los 31 coches motor.

4 Entrevista realizada para este libro.

Además, durante un prolongado período, AFE se vio obligada a comprar su combustible al doble de precio que lo que pagaban las empresas de transporte carretero.[5]

Ante tales situaciones, la compañía decidió reactivar 70 máquinas a vapor, pero eso significó un enlentecimiento de los trenes y un deterioro del servicio. Para ese entonces, según recuerda Raúl Olivera, el personal de los talleres de Peñarol había caído a unos 600 o 700 funcionarios.

En 1972 el sindicato ferroviario fue a la huelga «en defensa del ferrocarril». El paro se prolongó durante un mes. Dijo Olivera:

> Había una desidia enorme en toda la compañía y la desidia más grande la veías en Peñarol, en los talleres que una vez habían sido los mejores de Sudamérica. Había canibalismo entre las máquinas. Se rompía un filtro y en vez de comprar uno nuevo se lo sacaban a otra máquina.

Durante la huelga, los obreros cargaron un tren con chatarra y materiales abandonados en los talleres de Peñarol y lo hicieron correr hasta la Estación Central «para que la población viera lo que estaban haciendo con el ferrocarril», agregó Olivera.

En la dictadura cívico-militar (1973-1985) hubo un intento por expandir AFE. Después de muchos años, se volvieron a construir nuevos ramales y se realizaron mejoras de servicio y maquinaria. Pero los cambios fueron insuficientes para la velocidad con que avanzaban la economía y los medios de comunicación en el resto del mundo.

5 *Alegato de* AFE, cit.



El presidente Luis A. Lacalle saluda desde el vagón presidencial, en 1991.

En 1973 solo funcionaban 21 locomotoras de línea, 14 de maniobras y siete coches motor. Con el objetivo de liberar máquinas para el transporte de cargas se adquirieron en Hungría 15 trenes diesel Ganz, que entraron en servicio en 1977. Con ellos se inauguraron servicios rápidos a Punta del Este, La Paloma, Fray Bentos, Rivera, Melo y Rio Branco. Sin embargo, muy pronto algunos de estos Ganz tuvieron que ser desarmados para utilizar sus piezas como repuestos para otros Ganz. La ineficiencia y el deterioro

Casas de los obreros del ferrocarril en la calle Lincoln. Al fondo, el bulevar Aparicio Saravia y los dientes de sierra del techo del galpón que alberga el taller mecánico, los restos de la herrería y la fundición.



avanzaron implacablemente. De hecho, los ferrocarriles arrojaron déficit todos los años a partir de 1947, con la sola excepción de 1976.[6]

A partir de 1985 AFE empezó a clausurar algunas de sus líneas. Fue el anticipo de una decisión que finalmente se tomó el 30 de diciembre de 1987: la supresión total de los servicios de pasajeros. El último tren de pasajeros llegó a la estación Central el sábado 2 de enero de 1988 a las 11.41, procedente de Pan de Azúcar. Luego un coche motor llegó a Artigas proveniente de Salto, y con él finalizó toda una época.

La decisión tuvo un fuerte impacto sobre Peñarol. Relató Ruben Rubinstein:

> Cuando AFE dejó de circular, no tomó más personal y comenzó a jubilar a sus funcionarios, a enviarlos a otras reparticiones. La empresa se quedó con lo mínimo y a Peñarol le pasó lo mismo. Como barrio y como centro comercial se quedó en el tiempo, por falta de actividad y movimiento. La decadencia de AFE trajo la decadencia de todo el barrio y de sus vecinos.

6 Fundación de Ferrocarriles Españoles: *Archivo Histórico Ferroviario*. Datos sobre AFE en <www.ff.es>.



Fachada del taller sobre el bulevar Aparicio Saravia.

Ni el barrio ferrocarrilero ni ningún otro vieron pasar vagones de pasajeros entre 1988 y 1993; solo los de carga —viejos, lentos y pesados— atravesaban las estaciones. Pero un Uruguay sin ferrocarriles no era fácil de admitir. La eliminación de todos los servicios de pasajeros provocó numerosas críticas de organizaciones políticas y sociales. Bajo esa presión, en 1993 se restablecieron los servicios de pasajeros entre Tacuarembó y Rivera, y entre Montevideo y 25 de Agosto, en Florida. Con los años, otras líneas fueron rehabilitadas. A fines del 2005 se restableció el tren público entre Montevideo y Empalme Olmos (estación Víctor Sudriers) y los ferrocarriles de pasajeros volvieron a pasar por la estación Peñarol. Pero, aunque luego también se restableció la línea pública a San José, el servicio nunca volvió a ser lo que fue en sus tiempos de esplendor.

Las anticuadas vías no permiten hoy que los trenes alcancen una velocidad aceptable. Además, muchas máquinas y salones se abandonaron o se vendieron como chatarra. Recorrer hoy los talleres de AFE en Peñarol es una muestra de la magnitud del capital descuidado. El taller sigue funcionando, aunque su trabajo no pueda compararse con el de la época en que allí se ensamblaban cientos de máquinas, vagones y salones.





Invierno en la calle Marconi vista desde la avenida Sayago hacia Edison, en la década del cincuenta y en el 2007. El modo de podar los hoy centenarios plátanos ha ido cambiando con los años.


1


2


3


4


5

Un Peñarol distinto

¿Cómo cambió Peñarol entre los años de auge y el declive del ferrocarril?

Los vecinos recuerdan hoy que, en los años cincuenta y hasta los sesenta, en el barrio había tres casas bancarias —sucursales de los bancos Comercial, Regional y Trasatlántico—, dos cines y un teatro, todo en apenas siete cuadras. Hoy no quedan cines, no hay teatro, no hay bancos, ni siquiera un cajero automático. Dice Rubinstein:

> En los años cincuenta y sesenta yo podía elegir en mi barrio a qué cine ir, y lo mismo con todos los comercios. Todos estaban por duplicado: había dos panaderías, dos fábricas de pastas, dos casas de fotografía, dos joyerías. Había muchos bares, diez probablemente. Uno se sentía orgulloso de ser de este barrio. No necesitábamos salir a ningún lado. Era un lugar alejado, pero Peñarol tenía una identidad propia de la que todos nos sentíamos orgullosos.
>
> También había muchas instituciones sociales, clubes, con muchos socios y actividades sociales y deportivas. Y eso decayó también. Ahora no hay nada. Yo fui a un banco a reclamar que pusieran un cajero automático y me dijeron que no lo iban a poner porque no interesaba, no era rentable. Peñarol nació, vivió y hoy está convaleciente.

El ingeniero Miguel Petit Ayala comparó dos fotografías aéreas del barrio, una de 1922 y otra de 1985, y encontró datos reveladores. Lo único que permanecía inmodificado era la presencia imponente del taller del ferrocarril, que ocupaba el 7% del barrio en 1922 y el 8% en 1985.

Todo lo demás había cambiado. En la foto de 1922 el 60% de la tierra estaba destinada a cultivos frutivitícolas; en 1985 el porcentaje había caído al 22%. El área destinada a viviendas y otros servicios había pasado del 18 al 40% de la superficie del barrio. También habían crecido las instalaciones industriales no ferrocarrileras: eran apenas el 2% y llegaron al 12%.

Con el ferrocarril como centro, Peñarol había crecido como barrio obrero y la masiva sindicalización de los trabajadores ferroviarios lo había dotado de un perfil social propio. Como los trenes son un servicio que requiere puntualidad, sentido del deber público y un estricto cumplimiento de normas (porque hay vidas en riesgo), el ferroviario fue un sindicato ejecutivo, disciplinado y ordenado. Anotó Neneta Irelosi:

> Peñarol no puede ocultar su condición de barrio obrero. Gilberto Coghlan, trabajador y sindicalista ferroviario, murió torturado en el cuartel de Peñarol durante la dictadura. El viejo edificio de la Unión Ferroviaria está allí, sin terminar desde hace cuarenta años, un ícono de un ferrocarril que llegó a tener 15 000 empleados. Las viviendas cooperativas de la calle Schiller son un ejemplo comunitario, porque eso queda a pesar de la decadencia del ferrocarril.

Trabajo con hierro fundido en el taller de Peñarol. 1. El hierro fundido sale del horno y es recogido en un crisol. 2. Desde el crisol es volcado en los moldes que le darán forma (fotos de la década del setenta). 3. Moldes con los que se trabajaba el hierro fundido. 4. Portacrisoles: herramientas que servían para manejar los crisoles. 5. Crisol para la fundición de cobre, bronce y plomo (fotos actuales). El horno fue desmantelado en la década del ochenta.

Carlos Gardel y Luis Sandrini comparten un programa de 1956 del cine del Centro Artesano de Peñarol. La entrada costaba $ 0,90. El programa dice «avenida Peñarol», aunque cuatro años atrás su nombre había sido cambiado por Aparicio Saravia.



Av. Peñarol 4695.

CINE PEÑAROL

Teléfono 224466.

Martes 9 de Octubre de 1956

NOCHE A LAS 20.15.

Azucena Maizani y Santiago Arrieta en

NATIVA

Producción 1941 — Reposición 1954

2ª Sección

CARLOS GARDEL, el inolvidable zorzal criollo, junto a MONA MARIS, VICENTE PADULA y ELSA CAMPILLO en uno de los más grandes éxitos

CUESTA ABAJO

Producción 1934 — Estrenada en 1935

Hablado en español

3ª Sección

LUIS SANDRINI secundado por ALICIA VIGNOLI, Héctor Quintanilla, José Olarra y Eloy Alvarez, en el gran film hablado en castellano

LA CASA DE QUIROS

Producción 1942 — Reestreno 1955

Una extraordinaria película, en la que se pone de manifiesto el arte indiscutible de SANDRINI, que logra con ésta una de sus más cómicas y humanas creaciones.

PRECIO UNICO 0.50

Incluído Contribución Pro Cruzada Antituberculosa

Imprenta RAPPO — Avda. Gral. Flores 2754

Jueves 11 de Octubre de 1956

NOCHE A LAS 20 y 45

Ariston Int. Films presenta la extraordinaria producción mejicana con RESORTES, ANA BERTHA LEPE (Miss México), CHULA PRIETO, TITO JUNCO, Julio Villarreal, Vitola y Tun Tun

MIRADAS QUE MATAN

Producción 1954 — Estrenada en 1956

El gran cómico mejicano Resortes, cuya popularidad se acrecienta día a día, en la más festiva de sus actuaciones para el cine. Una comedia para hacer reir con situaciones de probada eficacia y en la que el marco musical de los festejados intérpretes "Los Panchos", agrega un motivo más de atracción.

2.ª Sección

ARISTON INTERNACIONAL FILM presenta la extraordinaria producción argentina con LUIS SANDRINI, AIDA LUZ, JULIE BARDOT, EDUARDO SANDRINI, ANTONIA HERRERO

EL HOMBRE VIRGEN

Producción 1955 — Estreno 1956.

Luis Sandrini en el film que soñó interpretar durante muchos años. Se realiza el sueño del primer actor del cine castellano y se convierte en el más brillante éxito de su larga carrera de actor. Está impagable Luis Sandrini en las [illegible] de un hombre puro ante la tentación de un desliz provocado por unas faldas...

PRECIO UNICO $ 0.90

Raúl Olivera, un ex empleado de AFE que fue preso político durante la dictadura, sostiene que existe una «cultura ferroviaria» que impregnó la vida social de Peñarol y de todos los pueblos creados alrededor del tren.

> Yo entré a AFE en 1962 y había habido una huelga muy grande en 1947. Habían pasado muchos años, pero si les preguntabas a los trabajadores por alguien, si preguntabas quién es Juan Pérez, entonces lo primero que te decían es si había hecho huelga o había sido carnero en 1947, o incluso qué había hecho su padre en huelgas anteriores. Eso era tan fuerte que hasta se heredaban los méritos de tu familia. Era una cultura que se iba transmitiendo de generación en generación.

La reivindicación de la organización obrera, de la búsqueda colectiva de mejoras en la calidad de vida, era parte de esa cultura barrial. Olivera recuerda que detrás del Centro



Tablado en Peñarol, en la calle Estrella del Sur entre Carlyle y Lincoln. Década del cincuenta.

Artesano de Peñarol los obreros de AFE habían adecuado una serie de viviendas, amuebladas y con cocina, donde los ferroviarios que debían pasar la noche en la estación Peñarol podían dormir y comer sin necesidad de gastar viáticos.

Cuando la decadencia del ferrocarril y la agonía de la industria uruguaya alcanzaron a Peñarol, la búsqueda de soluciones colectivas no desapareció.

Petit Ayala notó en su estudio que en Peñarol subsistía «la participación directa de la comunidad», a través de varias organizaciones sociales que buscaban involucrarse en la identificación y solución de las necesidades barriales.

En 1985 se creó la Mesa Intersocial Reivindicadora de Peñarol y Adyacencias (MIRPA). Las primeras reuniones se celebraron en el complejo Mesa 2, un conjunto de



cooperativas de vivienda edificadas en el predio que había ocupado la primera cancha del club Peñarol. Recordó uno de sus fundadores y dirigentes, Luis Humberto Amorín:

> Se decía que era un movimiento de izquierda, que era manejado por el Partido Comunista o el Partido Socialista. Y tal vez MIRPA no era del todo ajena a la política, pero siempre tuvo un fuerte contenido social.[7]

Amorín recuerda que, tras un inicio sin objetivos claros y luego de mucho discutir, MIRPA tomó una decisión: «Nos fijamos dos prioridades: el liceo y el saneamiento. El liceo en Peñarol era una demanda de más de treinta años que no se lograba concretar nunca». Los adolescentes y jóvenes

7 Entrevista realizada para este libro.

Ferroviarios y sindicatos

«La Unión Ferroviaria del Ferrocarril Central nació a fines de 1941, luego de más de tres décadas sin organización sindical en dicha empresa, a partir de la destrucción de la Unión Ferrocarrilera en 1908. La actividad de transporte que vinculaba gran parte del territorio nacional, la realizaba, como en otros países, un proletariado numeroso y de comportamientos "moderados", según Gualberto Damonte al referirse a la huelga de 1947. En las elecciones a los consejos de salarios de 1944 estuvieron habilitados 6700 ferroviarios, en un total de 15 000 vinculados al transporte como tranviarios y empleados de los ómnibus [...].

Desde la Unión Ferroviaria y la Federación Ferroviaria se comenzó a trabajar en la formación de una nueva central o "confederación". Una comisión designada en la Segunda Conferencia Nacional ferroviaria elaboró un proyecto de Estatutos de la Confederación Nacional del Trabajo.»[1]

1 En Rodolfo Porrini: *La nueva clase trabajadora uruguaya (1940-1950)*, Montevideo: Universidad de la República, FHCE, 2005, pp. 110-242.



Edificio nunca terminado y sin uso de la Unión Ferroviaria. Es la única altura del barrio Peñarol. Permanece así desde los años sesenta. Sigue siendo propiedad del sindicato ferroviario.

de Peñarol que querían cursar el liceo debían trasladarse a Sayago, Colón o incluso al Cerro.

Antonio Pereira hijo recuerda que, con el impulso de MIRPA, «el barrio se organizó para conseguir estos objetivos».

Para ese entonces MIRPA ya había pasado a celebrar sus reuniones en San Alberto, la parroquia barrial que desde los años sesenta era dirigida por el sacerdote Arnaldo Spadaccino, conocido, entre muchas actividades, por participar en el programa televisivo *Conozca su derecho*. Relató el jubilado ferroviario Vicilfredo Alonzo:

> Fue un gran defensor del sindicalismo y, para nosotros, el primer cura sin sotana. Fue él quien un día se acercó a los talleres a pedir ayuda, porque la cruz de la fachada exterior de la capilla, de madera, se había estropeado. «Ningún problema, padre», le dijeron en los talleres y se la hicieron de rieles ..., como no podía ser de otra manera. Duradera y ¡ferroviaria!

Gracias al trabajo de MIRPA y de los vecinos en general, tras las gestiones impulsadas ante el Parlamento, Secundaria y AFE, Peñarol consiguió su primer liceo en 1989. MIRPA también logró para Peñarol una policlínica (1996), un jardín de infantes para complementar la tarea del que ya existía (1999) y un centro de enseñanza de idiomas para liceales. En 1999 se consiguió que el liceo dejara de funcionar en un local provisorio y se mudara a su ubicación definitiva.

Pero, más allá de los logros de los vecinos organizados, el paulatino encogimiento de los servicios del ferrocarril había sumido a Peñarol en una honda crisis. La vida social y económica había decaído, la identidad del barrio ya no era la misma y hasta su destino estaba en cuestión. Relató Rubinstein:

> Los viejos jubilados del ferrocarril comenzaron a morir y el barrio cambió. Comenzaron a llegar personas no vinculadas al ferrocarril. Peñarol dejó de ser un barrio ferroviario para ser un barrio más de Montevideo con algunos ferroviarios.

Sin embargo, los talleres del ferrocarril y el barrio original de los ingleses seguían estando allí.



Restos de las calderas del taller de Peñarol, desmanteladas en la década del noventa.

8

Siglo XXI, patrimonio industrial

Así son las cosas
Amargas borrosas
Son fotos veladas
De un tiempo mejor.

Gustavo Cerati. *El mareo*



Taller de Peñarol, foto actual.

Lo ocurrido en Peñarol había pasado también en muchos otros lugares del mundo. Los cada vez más acelerados cambios tecnológicos habían generado el abandono de enormes centros industriales. Complejos fabriles que tenían menos de un siglo dejaron de ser centros de esplendor industrial para convertirse en verdaderas antiguallas. Era un fenómeno nuevo para la humanidad.



La feria de Peñarol se realiza los jueves y los domingos. Este último día es muy extensa; aunque menor que la de Tristán Narvaja, puede compararse con la de Piedras Blancas. Actualmente se desarrolla dentro del área patrimonial, lo cual constituye un problema porque bloquea la circulación vehicular de Aparicio Saravia, contamina visualmente el taller, el Centro Artesano y las casas de los obreros, al tiempo que la carga de personas y el uso y la manipulación de elementos de los puestos apareja riesgos para las fachadas y otras partes de los bienes inmuebles.

Dice Eusebi Casanelles Rahola, presidente del Comité Internacional del Patrimonio Industrial (TICCIH, por sus siglas en inglés):

> En el siglo XVII y principios del XVIII la vida para la mayoría de la población europea no era muy diferente de la que había en la época romana, ni tampoco las infraestructuras que existían en los países eran mejores (en ciertos lugares eran peores) que las de aquella época. En cambio, la vida en el siglo XIX en muchas regiones de Europa y América había vivido un cambio radical en el campo técnico, político y social. Se había entrado en una nueva era de la humanidad y lo anterior había quedado como antiguo).[1]

Hasta entonces, la civilización había valorado como bienes dignos de ser preservados aquellos con una gran antigüedad, pero los cambios acelerados hicieron que algunos repararan en que existía un nuevo tipo de objetos dignos de ser considerados parte del patrimonio de una sociedad.

1 Eusebi Casanelles Rahola: «Recuperación y uso del patrimonio industrial», en *Cuadernos del Claeh*, n.º 88, julio de 2004.



Locomotoras General Electric de la década del cincuenta en los boxes de la remesa Peñarol. Foto actual.



El trompo

Es una reliquia que forma parte del paisaje de Peñarol. No hay fecha precisa de su llegada ni se sabe a ciencia cierta cuál era su función, pero esa imprecisión ha aumentado su popularidad, rodeándola de leyendas y misterio. Es una pieza metalúrgica importante: ¿de dónde llegó?, ¿con qué fin?, ¿es ornamental o tiene utilidad ferroviaria? Lo único que se sabe es que el trompo lleva décadas en la esquina de Aparicio Saravia y Newton, tantas que se ha transformado en uno de los principales símbolos del barrio.

En torno al trompo de Peñarol se tejen varias leyendas: iba a otro destino y recaló por error en el puerto de Montevideo, donde quedó olvidado; se cayó de un embarque mayor y no está completo; es una parte de un todo desconocido que nadie puede explicar.

Varios entrevistados recuerdan que un par de veces fue retirado por las autoridades de su clásico emplazamiento, pero las protestas de los vecinos lograron que siempre volviera al barrio.

Un decreto de la Junta Departamental de Montevideo (31 546, del 17 de noviembre de 2005) integró el trompo a la lista de bienes de interés municipal. El mismo decreto incluyó en esa lista el silbato del taller y el osario que contiene los restos de Juan Bautista Crosa.

Eran bienes que, si bien no tenían gran antigüedad medida en años, sí eran arcaicos en un sentido más amplio. Anota Casanelles:

> Son de otra era de la historia. Su valor reside principalmente en ser un testimonio de una época, como un bien etnológico o antropológico, y en ser un elemento de estudio, como bien arqueológico, que servirá para comprender la sociedad industrial, que ya no es la actual.

Este cambio cultural hizo que distintos enclaves industriales abandonados en el mundo comenzaran a ser objeto de atención: muchos fueron transformados en museos o en proyectos de rescate del patrimonio industrial.

Uno de ellos es el pueblo de New Lanark, en Escocia. Fundado en 1785 como un centro dedicado al tejido de algodón gracias a molinos movidos por energía hidráulica, el poblado había atraído la atención mundial ya desde sus primeros años.[2]

Tal como sostiene Lorna Davidson en un artículo sobre el auge, el ocaso y la resurrección de esta localidad escocesa, bajo la orientación de Robert Owen el pueblo se convirtió en un símbolo mundial de cómo el desarrollo industrial podía ir acompañado de una mejora en la calidad de vida de los obreros.

En aquellos años, New Lanark contaba con «escuela primaria, alojamientos dignos, cuidados médicos gratuitos, y educación en vez de trabajo infantil. Tampoco faltaba la preocupación por el ocio y el recreo; se celebraban conciertos, bailes, actuaciones y había agradables áreas recreativas para disfrute de una comunidad de alrededor de 2500 personas».[3]

Pero los molinos cerraron en 1968, se perdieron 350 puestos de trabajo y el pueblo quedó desierto: la población se redujo a 50 personas. En 1970 los edificios industriales fueron vendidos a una chatarrera. Cuando ya parecía que nada podía salvar a New Lanark, en 1973 las autoridades



Bar La Primavera, foto actual. Fundado en 1896, integra el grupo de bares patrimoniales de Montevideo según una selección realizada conjuntamente por CAMBADU y la Intendencia Municipal de Montevideo y refrendada por una resolución de la Junta Departamental de Montevideo.

2 Lorna Davidson: «Restaurando New Lanark», en *Ábaco*, n.º 19, Gijón, 1998.

3 Ibídem.



escocesas repararon en el valor testimonial que conservaba este enclave industrial y lo declararon patrimonio cultural, cuya protección era obligatoria por ley.

Hoy «New Lanark es el ejemplo mejor conservado de un pueblo de industria textil del primer período de la industrialización británica, y tiene relevancia internacional en el campo de la historia económica, arquitectónica y social», explica Davidson.

La recuperación del pueblo trajo un auge del turismo. Miles de personas llegan para ver con sus propios ojos y entender, gracias a los museos y los centros de visitantes que se instalaron allí, cómo se vivía y se trabajaba en un enclave modelo de la Revolución Industrial. «New Lanark atrae en la actualidad a unos 400 000 visitantes al año, llegados de todas partes del mundo», explica Davidson. El auge del turismo ha provocado la creación de 500 puestos fijos de trabajo.

Y este es solo uno de muchos casos similares en el mundo. «El creciente éxito que han tenido las visitas a los monumentos industriales […] es indicativo de hasta qué punto el interés del público se dirige, cada vez en mayor grado, hacia lugares que antes no se veían tan atractivos», apunta Louis Bergeron, profesor de la Escuela de Altos Estudios de Ciencias Sociales de París.[4]

Peñarol bien puede repetir la experiencia de este pueblo escocés. Junto con el barrio Anglo, en Fray Bentos, es el mejor recordatorio de la Revolución Industrial en

4 Louis Bergeron: *El patrimonio industrial, ¿qué hacer? Patrimonio industrial: lugares de la memoria,* Gijón: Incuna, 2002.



Uruguay. No hay otro lugar en el país que permita reconstruir de un modo tan fiel el mundo del ferrocarril.

Un proyecto de recuperación del patrimonio industrial de Peñarol ya está en marcha, impulsado por la Intendencia Municipal de Montevideo.

El plan, según lo ha descrito el sociólogo Felipe Arocena, apunta a usar y recuperar «una parte esencial del patrimonio industrial considerado como valioso capital cultural, para la creación de un "museo en sitio de la industria", generador de recursos económicos, pionero en el país y la región, y de impacto en el desarrollo local, creador de fuentes de trabajo y dinamizador de una zona actualmente deprimida pero con un potencial significativo».[5]

El proyecto tiene la ventaja de que una parte importante del patrimonio industrial de Peñarol no se ha perdido. Según Arocena, «las instalaciones de 1891 en el barrio Peñarol se preservan en condiciones entre buenas y aceptables. En gran parte esto se debe a que allí todavía están funcionando —muy menguadamente— los talleres de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE), a que las antiguas casas de los obreros y administradores se encuentran habitadas y a que la zona no ha sido abandonada por los vecinos».

Casanelles Rahola, presidente del TICCIH, visitó recientemente Peñarol y quedó muy impresionado. «No soy un experto en ferrocarril, pero en Europa seguro que no hay una estación y unos talleres de ferrocarril como los que hay aquí, un lugar donde hay las barras de transmisión trabajando, hay unos edificios con un material dentro que para mí son únicos, no sé si en América Latina queda algún otro sitio como este».

«En principio estos lugares o se han abandonado y se ha sacado todo del interior o siguen funcionando y se ha renovado todo», dijo Casanelles y remarcó que el caso de Peñarol es distinto porque todo el enclave se mantiene «tal como estaba […] como fosilizado desde hace muchos años. Es algo único y se podría transformar en un lugar que explique lo que fue este centro de taller muy interesante a nivel mundial […]. Ustedes tendrían un monumento a nivel internacional».[6]

El proyecto ya ha comenzado a implementarse y Peñarol está camino a transformarse en un gigantesco museo viviente. El barrio va rumbo a encontrar un destino que es nuevo y que, a la vez, está directamente vinculado a su más rica historia.

Dice Manuel Esmoris, un especialista en temas patrimoniales que se crió en Peñarol:

> La vida de Peñarol tuvo un sentido, un significado universal, pero todo eso se fue perdiendo con la decadencia del ferrocarril. Hoy se necesita una nueva vocación, una refundación del sentido del barrio, como ha ocurrido con otras zonas industriales en el mundo.

Para Esmoris, una recorrida por el circuito que ya se está implementando en el barrio es ideal para que las nuevas



generaciones puedan comprender qué significaron para Uruguay la Revolución Industrial, los talleres movidos a vapor y la industria del ferrocarril.

> Así como Bilbao pasó de ser una ciudad deprimida —luego del cierre de la industria siderúrgica— a una ciudad dinámica y floreciente con la instalación del museo Guggenheim, Peñarol puede tener un nuevo desarrollo gracias a un turismo basado en sus bienes culturales.

El barrio está allí, con sus historias y sus monumentos, esperando que la gente lo conozca.

5 Arocena: o. cit.

6 Entrevista en radio *El Espectador.*



Círculo de Estudios Ferroviarios

El Círculo de Estudios Ferroviarios del Uruguay es una institución sin fines de lucro que nació en 1986 como desprendimiento de un grupo que pertenecía a la Asociación Amigos del Riel. Según Tabaré Bordach, un profesor de química que preside la institución, la asociación no profesa ninguna ideología política ni religión. Lo único que se exige es el amor al ferrocarril. El Círculo tiene 50 socios y sus autoridades se eligen por votación.

Entre uno de sus logros, el CEFU mantiene en Peñarol dos locomotoras a vapor en funcionamiento. Una de ellas es la más antigua del país, una Manning Wardle fabricada en Leeds, Inglaterra, en 1890. Es conocida como *la Manicera* y es la más antigua de su tipo que aún funciona en todo el mundo.

Entre las funciones del Círculo está la preservación del patrimonio nacional ferroviario, como locomotoras de vapor, vagones antiguos, etcétera. Muchos de sus miembros practican también el ferromodelismo, la construcción de maquetas con trenes en miniatura. «Reproducen a escala una realidad ferroviaria que también sirve para mostrar la historia ferroviaria, que ya no tenemos», comentó Bordach.

Por más de una década el Museo Ferroviario del CEFU estuvo ubicado en el edificio de la Estación Central General Artigas. Allí estaba la sede de la institución, donde funcionaban también la sala de ferromodelismo y la biblioteca. Pero en febrero del 2003 el CEFU debió abandonar el local debido a las proyectadas obras de reciclaje de la Estación, enmarcadas en el fracasado Plan Fénix.

Sin embargo, continúa con sus actividades. La última incorporación a la asociación es un coche motor Brill, de 1930, que está siendo restaurado para su puesta en funcionamiento. El Círculo tiene sitio web: ‹http://www.dcd.com.uy/cefu/›.





Amigos del Riel

La Asociación Uruguaya Amigos del Riel es una institución sin fines de lucro que nació en 1952 y tiene como misión la defensa del transporte por riel, lo que incluye tanto el ferrocarril como el tranvía. La institución tiene unos setenta socios unidos por su amor a los trenes. Uno de sus impulsores, el ya extinto Omar Gil Soja, solía contar que había conocido a su señora esperando un tranvía.

Según Rogelio Coll, secretario general de la asociación y comerciante de profesión, lo que une a sus integrantes es «la filosofía del tren: un transporte económico, rápido y seguro, que no poluciona». Para Coll, el ferrocarril no es un atraso. «Los atrasados son los que lo gestionaban, que hicieron que el ferrocarril fuera decayendo».

Hoy la institución no cuenta con una sede propia y los amantes del riel se reúnen en locales prestados y en uno de los galpones de AFE en Peñarol, donde recuperan o restauran las máquinas y salones como el fotografiado, antes y después de ser refaccionado.

Entre sus proyectos, la Asociación sueña con hacer una especie de museo rodante, a fuerza de rehabilitar máquinas y ponerlas en marcha para usarlas en excursiones. También proyecta organizar paseos con los turistas provenientes de cruceros, además de organizar eventos sociales en los vagones.

Entre sus logros, la institución restauró dos locomotoras a vapor —una de ellas es la de la película *Corazón de fuego* (2002)— y dos salones de pasajeros. El material rodante de la Asociación se encuentra en la estación Lorenzo Carnelli (ex Bella Vista).

Peñarol Patrimonio Industrial. Lo ya hecho

- Construcción de veredas nuevas, poda y tratamiento de raíces de los centenarios plátanos en el centro comercial, Aparicio Saravia entre Coronel Raíz y la vía férrea.
- Ensanche de las veredas de avenida Sayago entre Morse y Saravia y toda Shakespeare, para priorizar al peatón y delimitar el recorrido patrimonial.
- Reorientación del tránsito y la circulación del servicio de ómnibus, para dotarlo de mayor seguridad y cobertura.
- Se aplicó exitosamente el programa de rehabilitación de viviendas de la IMM: créditos blandos para la recuperación de interiores. En tres años se beneficiaron 170 viviendas de la zona central de Peñarol.
- Por primera vez, en el 2005 la Administración de Ferrocarriles del Estado abrió al público las puertas del taller ferroviario en el Día del Patrimonio, cuestión que se repite cada año desde entonces. Además se realizan viajes en tren desde la Estación Central, visitas guiadas por el espacio público y espectáculos artísticos. Peñarol nunca antes fue visitado organizadamente por sus valores patrimoniales.
- Impermeabilización de las 44 casas de los obreros a fin de detener el deterioro estructural que producía la humedad de origen pluvial.
- Con el financiamiento del Ayuntamiento de Gijón se recuperó totalmente el monumento nacional puente peatonal sobre la vía férrea, de avenida Sayago y Morse.
- Se experimentó un ómnibus local que une la zona de quintas e industrias de Colón y Peñarol con la parte urbana.
- Recuperación de los históricos silbatos del taller, rescatados del olvido gracias al cuidado de un trabajador del taller durante casi veinte años. Se encuentran reimplantados en el exterior de la entrada al módulo del taller mecánico, en un lugar visible desde fuera de los muros que separan el taller de la vía pública. La falta de vapor con la necesaria presión y temperatura impide que contemporáneamente se pueda reproducir el sonido histórico.
- Realización del inventario inmueble con afectación patrimonial y de la maquinaria fabril histórica que posee el taller, la cual no cuenta con protección patrimonial.
- Señalización el circuito patrimonial con leyendas ubicadas en el pavimento que guían e informan al visitante sobre Peñarol y el ferrocarril.
- Puesta en valor del trompo, pieza misteriosa emblemática del barrio que cautiva a los visitantes.
- La Junta Departamental de Montevideo declaró bienes de interés municipal el osario que alberga los restos de Juan Bautista Crosa, el trompo y los silbatos del taller.
- Incorporación a la propiedad municipal del espacio público central de Peñarol —costados de la estación de ferrocarril—, 3500 metros cuadrados abandonados por AFE.
- Recuperación del edificio de la estación de trenes, también monumento nacional.
- Se suscribieron convenios con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Administración de Ferrocarriles del Estado y la Asociación Amigos del Riel.